

# Association de Défense des Riverains de la Voie Mère

2019-07A

M PROBST Jean-Benoît (Président)  
24 quai du Danube 62 100 CALAIS.

Calais, le 24 septembre 2019

M. GOUVERNEUR J-Pierre (Secrétaire)  
155 rue Duguay-Trouin 62 100 CALAIS

## **CR de la Réunion du 24/09/2019 à la Région Hauts de France (Région – SNCF – Association)**

Étaient présents à la réunion :

**REGION** : Mme BOUCHART (Maire de Calais et Vice Présidente des Ports) – M. DHERSIN (en partie)(Vice Président des Transports) – Personnels habilités de la Région

**SNCF** : Jérôme REQUILLART (Directeur du pôle prospective) - Frédéric LECONTE (Responsable prospective territoriale)

**Asso de Défense des Riverains** : MM. PROBST (Président), BOURET et GOUVERNEUR

Madame BOUCHART accueille les participants et rappelle le pourquoi de cette réunion.

Nous constatons que depuis Mai 2018, soit 16 mois, la situation n'a absolument pas bougé. Tout le monde s'étonne de l'immobilisme de la SNCF. Pourquoi tout est si long.

**Pont Mollien** : En Mai 2018, ce pont devait être faire l'objet de travaux lourds de rénovation pour le passage des trains. A ce jour, SNCF annonce que suite à de nouvelles études, qu'il n'est plus nécessaire de le rénover. Curieux.

**Passage Technicentre** : l'étude de faisabilité du passage des trains par le Technicentre, réalisée par un cabinet indépendant sera rendue pour la fin octobre 2019. Au cas peu probable où elle soit positive, les études pour la mise en œuvre effective seront beaucoup plus longues.

**Passages piétons, au nombre de 2, rues Paul Bert (mairie) Montréal (Pont du Leu)** : SNCF annonce que la mise en place d'un feu à chaque barrière nécessite 5 mois d'étude et 8 mois de travaux. Ces feux permettraient d'éliminer les klaxons. Le coût est évalué à 180.000 Euros par passage. Le délai est établi à l'automne 2021. Tout le monde est surpris de ce délai. SNCF annonce que le service d'études est très surchargé. Possibilité de sous traiter l'étude à un cabinet extérieur pour diminuer le délai.

Les représentants du conseil régional demandent la réduction des délais. Il faut également une convention avec le conseil régional pour le financement des études et la réalisation.

**Aiguillage quai du Danube** : (non abordé à la réunion) Il faut envisager de déplacer l'aiguillage de 20 à 30 mètres.

**Tracé UMICORE Nord (Umicore/Tioxide)**.

Le représentant SNCF Monsieur Jérôme REQUILLART confirme que le tracé alternatif Umicore variante Nord convient à tous (riverains, conseil régional, mairie de Calais, SEPD) et qu'il n'est pas techniquement infaisable.

La SNCF va demander à l'Etat qui finance à 80 % et à la région qui finance à hauteur de 20% de conventionner pour lancer les études de ce tracé.

Cependant, le terrain appartient toujours à UMICORE.

Mme BOUCHART indique avoir fait une nouvelle proposition d'achat du terrain, au nom du conseil régional, en prévenant UMICORE que si la proposition n'aboutit pas, il y aura de toute façon une DUP et que le prix payé sera alors celui du domaine.

Si l'achat du terrain a lieu dans le cadre de la DUP, le délai de réalisation des travaux pourrait être de 7 ou 8 ans.

Le conseil régional va demander que l'étude soit menée par le même cabinet que celui qui a réalisé le projet de rénovation de la voie mère et qui connaît donc bien le dossier.

Les représentants des riverains de la voie mère prennent la parole pour dénoncer l'immobilisme des acteurs sur le dossier alors que le trafic augmente (+ 120 % soit de 9 000 remorques en 2018 à plus de 20 000 remorques en 2020).

Suite à la mise en place d'une nouvelle liaison maritime Calais-Tilbury spécialement dédiée au transport des remorques non accompagnée acheminées par rail, un projet de 3<sup>ème</sup> autoroute ferroviaire vers Sète est à l'étude. Ce qui devrait augmenter encore le trafic et les nuisances pour les riverains (bruit, vibrations, poussières). Un projet de rénovation de la voie mère a été annoncé il y a 18 mois et rien n'a avancé depuis. Et les trains passent majoritairement la nuit.

C'est positif que la proposition de tracé alternatif soit retenue, mais il faut avancer sur les études et la réalisation.

Il est nécessaire que l'étude « Voie mère » soit scindée en 2 parties :

- la 1<sup>ère</sup> étant le tracé Umicore qui devrait demander un délai plus long
- le reste du projet sur lequel tous les travaux doivent pouvoir commencer

Ils demandent qu'un calendrier contractuel soit établi **au plus vite et soit respecté**.

Ils regrettent l'absence de représentants de l'état à la réunion, l'Etat étant le principal financeur.

Madame BOUCHART indique qu'elle va se rapprocher rapidement du préfet pour préparer les conventions. Elle estime qu'assez de temps a été perdu et a refusé qu'une nouvelle enquête publique soit lancée. A défaut, la région prendra la co-maitrise de l'ouvrage avec la SNCF.

La SNCF s'est engagée sur l'amélioration des passages à niveau à l'horizon 2020-2021.

**Isolation phonique** : Mr Jérôme REQUILLART de la SNCF (Directeur du pôle prospective) propose qu'une partie des fonds prévus au Contrat de Plan Etat Région de 53 millions (2.9 millions d'euros) soit consacrée à l'isolation phonique des logements (double fenêtre, 2<sup>ème</sup> paroi des maisons). 180 logements sont concernés le long du tracé (y compris rue DUGUAY-TROUIN). Il propose que les études réalisées par un bureau d'étude indépendant commencent rapidement.

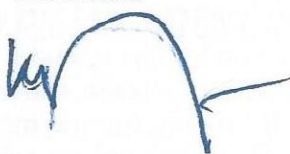
Ce montant ne comprend pas les murs anti bruit. Le but pour la SNCF est d'anticiper la mise en place en dialogue avec les riverains, tout en sachant que l'enquête publique pourrait entraîner des modifications.

**CPR 2015-2020** : Les représentants présents confirment que le CPR sera prorogé jusqu'en 2022, ce qui maintient le financement du projet de rénovation de la voie mère.

**CONCLUSION** : Il est difficile pour les membres de l'Association de Défense des Riverains de la Voie Mère de comprendre pourquoi tous ces travaux et études sont si longs à entreprendre. Pourquoi la charge de travail des services de la SNCF est aussi importante pour qu'ils ne puissent envisager de commencer les travaux 2 ans après la synthèse de la réunion publique du 31 mai 2018.

**Dans l'attente de la réalisation effective des aménagements prévus, ils demandent que le trafic de nuit soit limité. Hors aujourd'hui, la plupart des convois passent la nuit.**

Jean-Benoît PROBST  
Président



J-Pierre GOUVERNEUR  
Secrétaire

